

## すべての自治体がデジタル社会の実現に 取り組むための支援の充実

【総務省情報流通行政局、総合通信基盤局】  
【デジタル庁デジタル社会共通機能グループ】

### 【提案事項】 予算拡充 制度創設

地方創生 2.0 が掲げる「楽しく、安心・安全に暮らせる持続可能な社会」の実現には、都市と地方のデジタル環境の格差解消が不可欠であり、生活を支えるデジタルインフラの整備と行政のデジタル化を一層推進していくため、

(1) 中山間地等の条件不利地域における、地上デジタル放送の難視聴対策施設の維持・更新等に対する支援制度を創設すること

(2) 携帯電話の不感エリアについて、地元ニーズに応じたエリア整備を行い、携帯電話等を利用可能にすること

(3) 国が推進する自治体情報システムの標準化については、移行後の運用経費が地方自治体の財政を圧迫しないように、自治体の実態に即した適切且つ継続的な財政支援措置を講じること

新規

### 【提案の背景・現状】

- 共聴施設を利用する条件不利地域ほど、高齢化や世帯数の減少、設備老朽化等による負担が増えており、維持が困難となっているほか、携帯電話についても、地理的条件や事業採算上の問題で使えない地域があり、リモートワークや二地域居住が可能な「若者・女性にも選ばれる地方」となるうえでの障壁となっている。
- 国は全自治体に対し、国全体で運用経費 3 割削減を目指して、システム標準化とガバメントクラウドへの移行を進めているが、本県では移行後の運用経費が県全体で従前の 2.4 倍に増える見込みであり、今後の財政運営における懸案となっている。

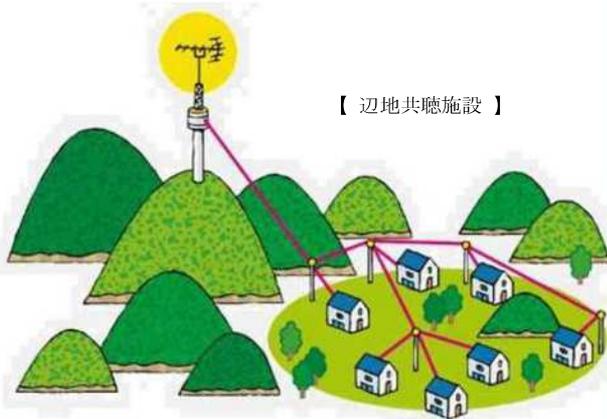
### 【山形県の取組み】

- 東北総合通信局と連携し、市町村から共聴施設の状況に関するヒアリングを実施するなど、ニーズ把握に努めている。
- 東北総合通信局と連携し、携帯不感エリアの状況を確認し、不感解消に向け、キャリア等の整備計画と市町村のエリア化ニーズとの擦り合わせを行っている。
- 県と市町村で、意見交換会や移行前後のコスト削減のための勉強会を行い、国が示すガイドラインに基づいた運用経費縮減に努めている。

### 【解決すべき課題】

- 地上デジタル放送の視聴環境確保のため、ブロードバンド基盤を用いた配信サービスの活用を検討している市町村に対しての支援、また諸事情により既存設備の維持・更新を望む市町村に関しての支援が必要である。
- 携帯不感エリアとなっている道路や観光地などにおける災害時等の連絡手段の確保は重要であり、不感解消に向け、キャリア等に対する補助制度の拡充が必要である。
- 標準化に伴い新たに発生するガバメントクラウド利用料や、運用経費の増加分について地方交付税で措置する方針が示されたが、現時点では詳細は明らかとなっていない。地方交付税の算定方法等について、自治体の実態に即した財政支援となるように適切な制度設計が必要である。

## <地上デジタル放送の辺地共聴施設>



【 辺地共聴施設 】

出典「デジタル時代における放送制度の在り方に関する検討会」第2回会合(令和3年12月6日)資料2-4

### 共聴施設に関する県内市町村ヒアリング結果

過疎化に伴う世帯数減少により、共聴施設の改修に係る経費が自治体や地域住民にとって大きな負担となっている。

- ・老朽化が進む共聴施設等で致命的な故障が出る前に更新する必要があるが、多額の経費を要し、共聴施設組合の積立金では賸りきれず、更新が進まない。
- ・組合員の減少等で組合を維持できなくなった場合、共聴施設の撤去に多額の費用がかかるため、財政支援が求められている。
- ・共聴施設の無線化には多額の経費がかかることから、経費抑制が期待できるブロードバンド基盤を用いた配信サービスを検討している自治体もあるが、従来の施設撤去や移行に必要な費用がかかるため、財政支援が求められている。

## <携帯電話の不感エリアで生じる影響>

### 緊急輸送道路の携帯不感エリア

緊急輸送道路が被災現場となった場合、携帯電話が通じず、作業員が場所を移動して連絡を行う必要がある。

路線名
国道121号 (米沢市入田沢～福島県)
主要地方道米沢飯豊線 (飯豊町高峰)
県道樽下高島線 (高島町柏木峠)



県道米沢飯豊線(飯豊町高峰) 雪崩発生状況  
令和5年2月～3月(約1箇月半) 全面通行止め  
(※令和3年2月、平成30年3月にも雪崩発生)

### 観光地の携帯不感エリア

山間部等の観光地で、携帯の一部不感がある地域では、災害・事故発生時の連絡手段に不安を抱える。

観光地
ながい百秋湖
森林セラピー基地 「温身平」
白い森おぐに湖
吾妻連峰



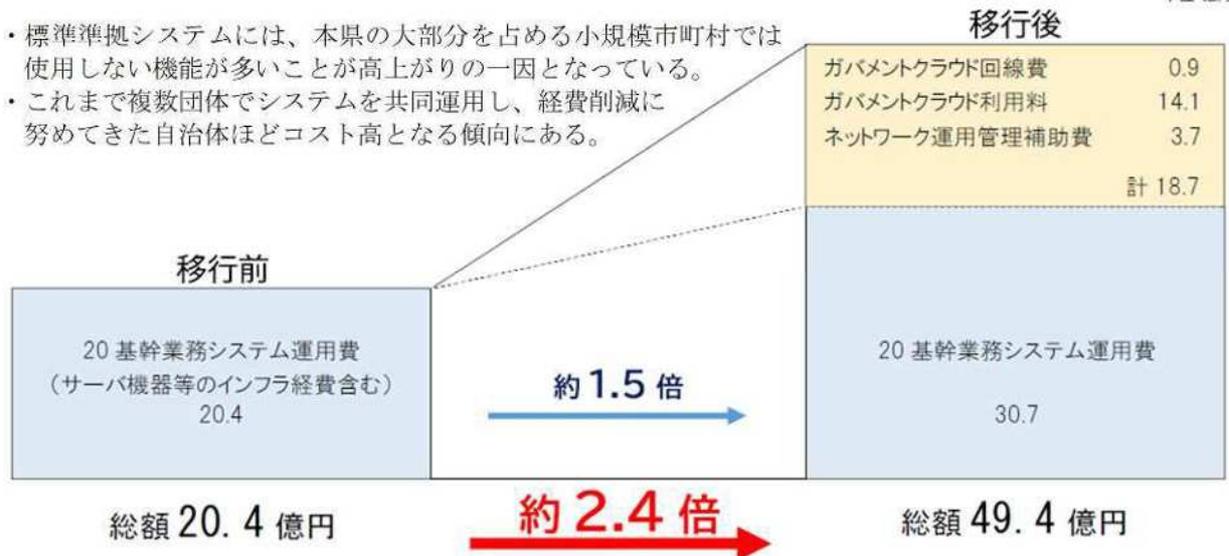
一部不感がある観光地  
(市町村のエリア化希望箇所)      ながい百秋湖  
(水上アクティビティに興  
じる観光客)

## <自治体情報システムの標準化>

### 県及び県内全市町村の標準化・ガバメントクラウド移行後の運用経費総額

単位:億円

- ・標準準拠システムには、本県の大部分を占める小規模市町村では使用しない機能が多いことが高上がりの一因となっている。
- ・これまで複数団体でシステムを共同運用し、経費削減に努めてきた自治体ほどコスト高となる傾向にある。



# 国土の強靱化と交流拡大に不可欠な山形新幹線 米沢トンネル(仮称)及び奥羽・羽越新幹線の早期実現

【内閣官房 国土強靱化推進室、新しい地方経済・生活環境創生本部事務局】  
【国土交通省 鉄道局幹線鉄道課】【総務省 自治財政局】

## 【提案事項】 予算拡充

地方部における幹線鉄道は、地域間・地域内双方において交流や往来活性化の中核を担う重要な交通インフラであり、その機能強化は、地方創生の実現や国土強靱化の推進に大きく資することから、

- (1) 山形新幹線米沢トンネル(仮称)について、整備費用への支援を行うこと併せて、部分的・段階的に高速化や安定性向上に資する整備を進めることで高速鉄道の整備を図る手法も検討すること  
また、整備効果の最大化を図るため、駅を中心としたまちづくりなど、鉄道の沿線活性化に向けた地域の取組みへの財政的支援を行うこと
- (2) 基本計画路線である奥羽・羽越新幹線について、整備計画策定に向けた法定手続きに着手するとともに、新幹線関係予算を増額すること

## 【提案の背景・現状】

- 山形新幹線は、今後の本県の地方創生に欠かせない重要な社会基盤であるが、特に福島～米沢間で、大雨や大雪、動物との衝突による運休・遅延が多発。令和7年2月には大雪により2日間にわたり運休となるなど、安全性や安定輸送の確保が喫緊の課題となっている。
- 令和6年6月の政府の骨太の方針で、「幹線鉄道の地域の実情に応じた高機能化に関し、更なる取組みを進める」と明記されている。
- 太平洋側に比べ日本海側の整備新幹線は、昭和48年に基本計画に定められて以降50年以上進展がなく、観光や災害対応等で大きな格差が生じている。

## 【山形県の取組み】

- 山形新幹線米沢トンネル(仮称)整備について、JR東日本から、時速200km以上での高速走行も可能な新ルート of 提案があり、県も一部費用を負担し、具体的ルート検討のための共同調査を実施するとともに、将来の整備費用の負担に備え、令和6年4月「山形新幹線新トンネル整備基金」を創設した。
- また、JR東日本と、同トンネル整備計画の推進に関する覚書と鉄道沿線の活性化等に関する包括連携協定を締結し、同トンネルの収支採算性を高めるため、「やまがた鉄道沿線活性化プロジェクト」として、駅を中心としたまちづくりなど鉄道沿線活性化の取組みを県内全域で展開している。

## 【解決すべき課題】

- 山形新幹線米沢トンネル(仮称)は、安全性や安定輸送に係る課題を抜本的に解決し、北海道・東北新幹線をはじめ全国新幹線ネットワークの安定性向上にも寄与するものであり、多額の事業費と長期間を要する一大プロジェクトであるため、政府による整備費用への支援が不可欠である。さらに、トンネル整備のほか、複線化や線形改良など、部分的・段階的に高速鉄道の整備を行う手法も検討していく必要がある。
- こうした整備がもたらす効果の最大化に向け、沿線活性化の取組みへの財政的支援も必要である。
- 地方創生や国土強靱化に向け、東北の中央部及び日本海沿岸を貫く骨格として奥羽新幹線・羽越新幹線の整備が必要である。

### ■米沢トンネル(仮称)整備計画の概要

事業区間	奥羽本線 庭坂駅(福島県)～米沢駅(山形県)間の約23kmの区間
整備効果	<ul style="list-style-type: none"> <li>最大の難所である福島～米沢間の安全性・安定性が格段に向上</li> <li>速度向上(時速160km)や距離の短縮による10分強の時間短縮</li> <li>時速200km以上での高速走行も可能な緩やかな線形(最小曲線半径4,000m)で整備</li> </ul>
事業費	約2,300億円
工期	約19年(着工から)



### ■山形県とJR東日本との共同調査

実施期間	内容	調査費(県+JR)
R3～4年度	地権者調査等	3,914万円
R4～6年度	ボーリング調査等	5億3,205万円

整備計画の具体化に向けて、令和4年12月からボーリング調査や弾性波探査等を実施し、地質の強度や構造、岩等の種類・硬さなどを測定

➡ 現在想定しているルートから大幅な計画変更の必要性がないことを確認

### ■米沢トンネル(仮称)整備に伴う効果

- 【米沢トンネル(仮称)整備により見込まれる定性的な効果】
- 大雪や大雨時等の山形新幹線の運行の安全性・安定性の向上
  - 全国の新幹線ネットワークの安定性の向上
  - 激甚化する災害等による被害の予防と国土強靱化への貢献
  - 心理的効果による県内への訪問者の増加
  - 県内滞在時間の延長に伴う消費増加
  - 関係人口の拡大と地域活性化
  - ビジネス往來の活性化や企業立地の促進
  - 県内へのインバウンドの増加による経済効果の拡大
  - 山形県のさらなる知名度向上

### 【米沢トンネル(仮称)整備に伴う経済波及効果】

項目	内容
建設に伴う経済波及効果	約3,353億円
整備後に山形新幹線を利用する入込客数 うち整備により増加する入込客数	年間約185万人 年間約 8.9万人
整備後の経済波及効果 うち整備による増加分	年間約686億円 年間約 33億円

### ■鉄道の沿線活性化・利用拡大の取組み等

- 駅を中心としたまちづくり(駅前イベント)  
(ラーメン県そば王国フェスタ、山形新幹線新庄延伸25thイベント等)



- 駅構内等の交流拠点整備  
(山形駅(ジョージ山形)、赤湯駅(交流ラウンジ)等)



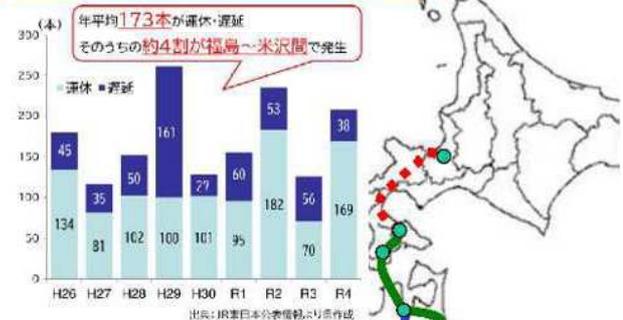
- 山形新幹線等を活用した荷物輸送  
(すいか、地元野菜等)



- 地域連携ICカード cherica  
※山形県では、地域連携ICカード cherica 導入を促進  
※県内の多くのバス路線で Suica の利用を可能にし、  
駅を中心にシームレスな乗換ができる環境を整備



### ■山形新幹線の運休・遅延本数の推移 (気象条件等を原因とするもの)



## 米坂線等の災害で被災した公共交通機関である鉄道の 早期全線復旧と鉄道ネットワークの維持

【国土交通省 鉄道局施設課、鉄道事業課】  
【総務省 自治財政局】

### 【提案事項】 **制度創設** **予算拡充**

鉄道は、通学など地域住民の暮らしを支えるとともに、全国的な鉄道ネットワークの一部として、観光、ビジネスなど様々な面で利用され、災害時のリダンダンシー機能も有する公共交通機関であり、地域の活性化や持続的な発展に不可欠であることから、

- (1) 鉄道事業者が被災した鉄道の**全線復旧に早期に取り組むよう促す**とともに、政府による**復旧費用への補助率嵩上げ**や**復旧後の運営面への支援制度創設**、復旧費用を地方が負担する場合の**地方債の適用**など、地方切り捨てにならないよう復旧に向けた財政支援を拡充すること
- (2) **公共交通機関である鉄道ネットワークについて、政府として維持する方針を示した上で、そのために必要な支援を行うこと**

### 【提案の背景・現状】

- 米坂線は、令和4年8月豪雨で被災し、一部でバスによる代行輸送が行われている。令和5年9月からJR東日本、山形・新潟両県や沿線市町村による「米坂線復旧検討会議」が設置され、JR東日本からは、「JR単独での運営を前提とした復旧は難しい」との考えとともに、復旧後の運営パターンとして、JR運営・上下分離・地域が運営する鉄道・バス転換の4つが示された。
- 令和6年7月豪雨で奥羽本線と陸羽東線等が被災し、陸羽東線では復旧の見通しが立っていないほか、同年9月の大雨では新潟県側で羽越本線も被災するなど、災害が頻発化・激甚化する中で、本県が関係する鉄道ネットワークの被災事例が増加し、沿線住民が大きな影響を受けている。

### 【山形県の取組み】

- 鉄道の被災直後から、関係県や沿線市町村と連携し、早期全線復旧をJR東日本や政府に対して強く要望している。
- 米坂線については、令和7年1月、「米坂線復旧に係る関係自治体首長会議」を開催し、**鉄道での復旧を第一の目標とし、上下分離や第三セクターへの移管も含めて具体的な検討を行っていく方向性を確認**。

### 【解決すべき課題】

- 米坂線は、全国的な鉄道ネットワークの一翼を担う重要な路線であり、太平洋側と日本海側を結ぶ横軸として、東日本大震災等の災害時にも活用された**不可欠な公共交通機関であり、鉄道としての早期の復旧が必要**である。
- 被災した鉄道の復旧に、鉄道事業者や関係自治体が前向きに取り組むためには、**補助率の嵩上げや地方債適用等によりインセンティブを高めるとともに、復旧後に上下分離や三セク移管も含め安定的に運営が維持できるよう、政府の強力な支援が不可欠**。
- 鉄道は、国土強靱化や地方創生、カーボンニュートラル等に資する重要な社会インフラであることから、大量輸送機関という観点や採算性だけで議論するのではなく、政府において**全国の鉄道ネットワークを維持する方針を明確に示し、そのための方策を実施する必要がある**。

## ■ 山形県に関する鉄道の被災状況

被災時期	被災路線	被災・復旧状況
令和4年8月	米坂線 (今泉～坂町)	100箇所以上で被災し、バスによる代行輸送。JRは復旧費用は約86億円、工期は5年と発表し、「単独での運営を前提とした復旧は困難」と表明。
令和6年7月	陸羽東線 (新庄～鳴子温泉)	土砂流入など19箇所被災し、バスによる代行輸送。復旧の見通しは立っていない。
令和6年7月	奥羽本線 (新庄～院内)	土砂流入など26箇所被災。令和7年4月運転再開。
令和6年9月	羽越本線 (村上～間島)	線路の道床が流出。 令和6年10月運転再開。



(米坂線 橋梁の流出)

## ■ 米坂線の復旧・運営の4パターン（JR東日本提示）

	【上下分離/地域運営の鉄道の場合の運行経費等の自治体負担額】		
	山形側 (今泉-小国)	新潟側 (小国-坂町)	合計
① JR運営			
② 上下分離			
③ 地域運営の鉄道			
④ バス転換			

※JR東日本試算。最大値は、今後の物価等の上昇予想を反映

## ■ 米坂線復旧に係る関係自治体首長会議

構成員：山形県副知事、米沢市、長井市、南陽市、高畠町、川西町、小国町、白鷹町、飯豊町の各首長

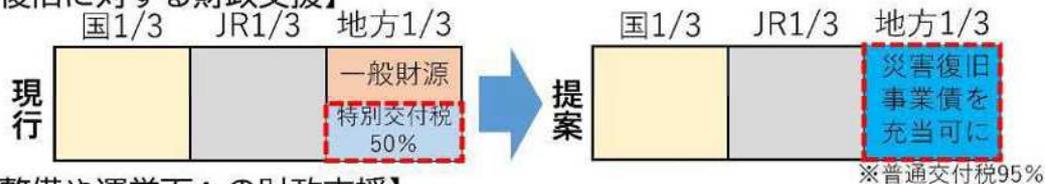
今後の方向性：鉄道での復旧を第一の目標とし、上下分離や三セク移管も含めて今後具体的に検討していく

(令和7年1月 第1回首長会議)



## ■ 政府の支援の拡充

### 【鉄道の災害復旧に対する財政支援】



### 【鉄道の施設整備や運営面への財政支援】

地方自治体が事業構造の変更（上下分離や三セク移管等）により災害で被災した鉄道の運営に参画する場合、補助制度の拡充や創設を含めた新たな財政支援



運営・維持管理費 現状はない運営面への新たな財政支援の創設

## 地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充

【国土交通省航空局空港計画課、航空事業課、総務課企画室、航空ネットワーク企画課】

### 【提案事項】 予算拡充 制度改正

国内外からの交流人口・関係人口の拡大による地方創生の実現や災害に強い国土の形成のためには、地方空港の機能強化と航空ネットワークの維持・拡充が必要不可欠であることから

- (1) インバウンドの受入体制強化のため、国際観光旅客税の財源等を活用し、ターミナルビルの整備・拡張への支援など、訪日誘客支援空港に対する支援制度を拡充すること
- (2) インバウンド拡大に向けた地方部への誘客推進や、国土強靱化に向けた「防災拠点空港」の機能として必要な地方空港の滑走路を2,500m以上に延伸できるよう必要な支援を行うこと
- (3) 羽田発着枠政策コンテストにより増便となっている路線の恒久化と、新たに同コンテスト枠が増枠される仕組みを導入すること。

### 【提案の背景・現状】

- 政府は海外から地方部への誘客をより一層強力に推進していくこととしており、令和7年度予算で国際観光旅客税として総額490億円の歳入を見込んでいる。
- 庄内空港では、国際線と国内線の動線が分離されておらず、国際チャーター便の受入可能時間帯が限定されている等の課題があり、受入拡大の支障となっている。
- 山形空港では、東日本大震災時に多くの臨時便や海外支援機を受け入れた。
- 山形県内の空港は2,000m（山形県以外の東北各県の空港には2,500m以上の滑走路がある）のため、東南アジア以遠からの国際チャーター便の離着陸や、大規模災害時の代替空港としての臨時便等の大型機の受入れが困難となっている。
- 羽田＝山形線は、利用実績が堅調であり、大規模災害時には、鉄道・近隣県他空港の代替機能を果たしている。また、羽田＝庄内線は、庄内地域にとってビジネス・観光等の交流拡大のために極めて重要な高速交通の基盤となっている。

### 【山形県の取組み】

- 県内空港への国際チャーター便の誘致に取り組むとともに、更なる就航拡大を見据え、庄内空港における円滑な受入体制の整備等に向けたターミナルビルの施設整備計画を策定し、整備に向けた準備を進めている。
- 国内線の利用促進のため、航空利用者の裾野の拡大に向けた航空に馴染みのない若年層等へのプロモーションなど、様々な取組みを展開している。

### 【解決すべき課題】

- インバウンド受入拡大に向けたターミナルビルの整備については、多額の経費を要することから、訪日誘客支援空港において、その目的に沿った施設整備を行う際の支援拡充が必要である。
- 地方部へのインバウンド誘客の促進や災害時の代替空港機能を備える「防災拠点空港」として、地方空港へ2,500m以上の滑走路を整備する必要がある。
- 平成26年度からコンテスト枠で利用拡大に取り組む山形空港については、令和7年1月に4年間の配分継続となったものの、恒久的に2便化運航されるような措置が必要であり、コンテスト応募を目指す庄内空港に関しては、枠を増やす仕組みが示されたが、実際の増枠に繋がらず、コンテストの実施に至っていない。

## インバウンドの県内受入状況

これまでの国際チャーター便  
は主に台湾、韓国から

県内インバウンド受入客数は伸びており、国際チャーター便  
が就航できない国からの需要もある

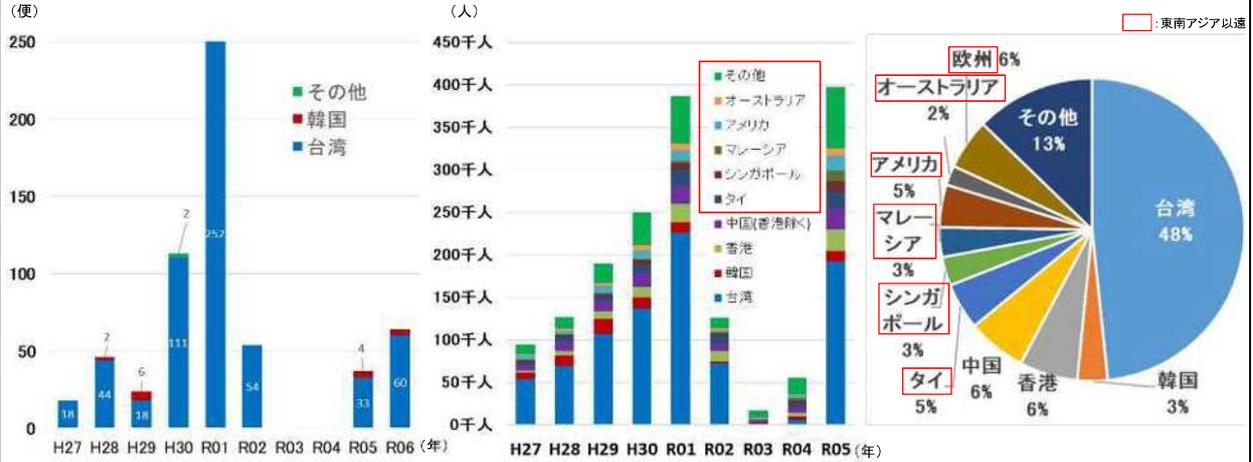


図1：国際チャーター便受入数

図2：県内インバウンド受入客数

図3：国・地域別インバウンド割合  
(令和5年)

## 東日本大震災時の利用状況【山形空港】

### 震災前 (定期便のみ運航)

	総搭乗者数	1日当たりの搭乗者数	平均搭乗率
2月	6,387人	228人	41.6%
3月1日~11日	2,392人	224人(※)	36.9%(※)

※：地震発生後の便が欠航となったため、3月11日分を除く、3月10日までの実績としている。

### 震災後 (臨時便運航) 1日当たりの利用者数が10倍超へ

	総搭乗者数	1日当たりの搭乗者数	平均搭乗率
3月12日~31日	46,935人	2,347人	83.2%
4月	69,550人	2,318人	66.8%
5月	17,411人	562人	37.8%



1階受付カウンター付近



空港から被災地に向かう救助関係者

## 羽田＝山形線 利用状況

政策コンテストによる2便化後、利用者数が3倍超



R7. 3. 21、3. 26 開催



### 山形・羽田空港見学ツアー

幼少期から空港などに触れ合うことで、航空に親しみや愛着を育むことを目的として開催。山形空港での出発準備の様子や羽田空港のJAL格納庫などを見学。

## 羽田＝庄内線 利用状況

重要な交通基盤として、コロナ前は利用者数が増加傾向



### 全国初の地方空港間による共同乗継助成

庄内空港と佐賀空港が連携し、ANA DP (宿泊付往復航空券) において、相互の乗継利用に対し割引クーポンを設定。

山形県担当部署：みらい企画創造部 総合交通政策課  
県土整備部 空港港湾課

TEL：023-630-3079  
TEL：023-630-2447

## 「交通空白」の解消等に向けた 地域公共交通のり・デザインの促進

【総務省自治財政局財政課】

【国土交通省物流・自動車局旅客課、技術・環境政策課、総合政策局地域交通課】

### 【提案事項】 予算拡充

- 高齢化の進行による免許返納者の増加などに伴い、高齢者をはじめ住民の日常生活の足となる地域公共交通の維持・改善が不可欠であることから、
- (1) 公共・日本版ライドシェアの導入など「交通空白」の解消に向けた自治体等の取組みに必要な財源を確保し、継続的に支援すること **新規**
  - (2) 「地域公共交通確保維持改善事業費補助金」について、予算の拡充を図るとともに、幹線バスに係る地域の実情に応じた補助算定基準の緩和や、乗用タクシーを活用した取組みに対する支援の拡充を図ること
  - (3) 交通事業者における運転手不足に対応するため、二種免許取得への支援など事業者の雇用環境の整備に対する支援を拡充すること
  - (4) 自動運転移動サービスの導入に向け、事業者における降雪時や雪道においても安定走行が可能な自動運転技術の開発・向上に対する支援や自治体における実証に必要な財源を確保すること

### 【提案の背景・現状】

- 地域公共交通の「担い手」と「移動の足」不足の解消は喫緊の課題であることから、政府では、令和7年度からの3か年を「交通空白解消・集中対策期間」として、自治体のり・デザインの取組みを支援することとしている。
- 地域公共交通は、自家用自動車の普及や人口減少等により、利用者は減少の一途を辿り、自治体の負担は増大しているが、「地域公共交通確保維持改善事業」は画一的な算定基準等により、特に地方部では十分な支援となっていない。

### 【山形県の取組み】

- 令和2年度に国や市町村、交通事業者等とともに策定した「山形県地域公共交通計画」が7年度に終期を迎えることから、利便性が高く、持続可能な地域公共交通の確保に向けて現計画をアップデートすべく、改訂に取り組んでいる。
- 地域公共交通の「担い手」と「移動の足」の確保のため、交通事業者が負担する二種免許取得費や日本版ライドシェアの導入費等に対し助成している。

### 【解決すべき課題】

- 今後、全国で「交通空白」の解消に向けたり・デザインの取組みの活発化が見込まれるが、地方部では、都市部と比較して、財源も人材も不足しているため、希望する全ての自治体等が支援を受けられるよう、国庫補助について十分な予算額と実施期間を確保することが必要である。
- 地域公共交通の大幅な収益改善は困難であるため、政府の補助制度について、沿線の実態に合わせた補助要件の緩和や、地域公共交通の維持・確保のために乗用タクシーを活用した場合の上限額の撤廃など、支援拡充が必要である。
- 運転手の高齢化や長時間労働、給与水準が低いこと等を理由に深刻な人手不足に陥っていることから、業界全体の雇用環境の改善等を促進する必要がある。
- 地方部における自動運転移動サービスの導入にあたっては、降雪及び積雪に対応可能な自動運転技術の開発・向上とその実証が必要である。

## 地域公共交通の維持に係る自治体負担の増大

■地域交通事業者は自治体等と連携し利用拡大・生産性向上に取り組んでいるが、コロナ禍で悪化した利用状況は回復に至らず、大幅な利用改善は厳しい状況であり、自治体負担も増大



出典：国土交通省「旅客地域流動調査」、山形県「輸送実績調査」等を基に山形県総合交通政策課作成

## 日本版ライドシェアの導入

- 尾花沢市におけるタクシー不足を補うため、令和6年12月に本県初の日本版ライドシェアの運行が開始
- 銀山温泉等の著名な観光地を有し、特に冬期は、旺盛なタクシー需要が見込まれることから、全ての曜日で実施



<R6. 12. 13 運行開始 (株)尾花沢タクシー>

## 乗用タクシーを活用した取組み

- 「おきタク（南陽市）」（令和元年度～）、「おぼくる（尾花沢市）」（令和3年度～）に続き、他の市町でも実証運行を行うなど、取組みは拡大
- 地方部においては、地域公共交通の担い手として乗用タクシーへの期待が大



<R1. 10. 1 運行開始 おきタク（南陽市）>

## バス等の自動車運転手不足の深刻化

- バス等の自動車運転の有効求人倍率は、全産業の平均を大きく上回り、人手不足が深刻化



出典：厚生労働省「職業安定業務統計」

## 冬期における自動運転の実証

- 長井市において、令和6年12月下旬から約1か月間、レベル2の実証運行を実施
- 障害物を検知するセンサーが雪を検知し、停車するという降雪・積雪地域特有の技術的な課題が判明



## 広域道路ネットワークの早期形成（横軸の整備推進）

【国土交通省 道路局 企画課、国道・技術課、環境安全・防災課、高速道路課】

### 【提案事項】 予算拡充

高規格道路や一般広域道路は産業・観光振興に寄与し、大規模災害時には広域支援ルートとして国民の命を守る社会資本であるため、

(1) 高規格道路のミッシングリンクの早期解消や高規格道路と直轄国道等とのダブルネットワーク化によるリダンダンシーの確保、シームレスなサービスレベルが確保された高規格道路ネットワークの構築を推進すること

(2) 日本海側と太平洋側を結び、速達性や強靱性、安全性を備えたネットワークの構築のため、縦軸に比べ遅れている横軸の事業化等を推進すること

横軸

〔 新庄酒田道路(国道47号)、新潟山形南部連絡道路(国道113号)、  
石巻新庄道路(国道47号)、(仮)庄内内陸月山連絡道路(国道112号) 〕

(3) 高規格道路の安全性、信頼性の確保と利便性の向上を図るため、暫定2車線区間のトンネル等への区画柵設置の推進やスムーズな通行を確保するための対策(追越車線整備等)を講じるとともに、4車線化優先整備区間やスマートICの整備を推進すること

(4) 一般広域道路の国道48号や国道121号などでは、事前通行規制や脆弱な箇所があることから、強靱化に向けた検討を県とともに更に進め、加えて山形県内の主要渋滞箇所を緩和する対策を推進すること

(5) 計画的・長期安定的に高規格道路等の整備・維持管理が進められるよう、新たな財源を創設するとともに必要な予算を確保すること

### 【提案の背景・現状】

- 横軸は、東日本大震災で日本海側と太平洋側を結ぶ「命の道」として物資輸送や救援・救護等で役割を果たしたが、脆弱性があり機能強化を図る必要がある。
- 近年の豪雨災害では、幹線道路が被災し全面通行止めによる一時孤立が発生したほか、令和6年7月の大雨では、国道47号が被災し最大16日間の全面通行止めとなり、広域迂回を余儀なくされ、県民の暮らしや物流に支障をきたした。
- 一般広域道路では、主要渋滞箇所や大雨・大雪による通行止めが発生するなど、定時性・速達性に劣る区間や自然災害に対する脆弱性を有する区間がある。

### 【山形県の取組み】

- 高規格道路の事業が円滑に進むよう事業用地の先行取得や、ストック効果の発現に向けて地域活性化ICやアクセス道路の整備に取り組んでいる。
- 開通効果や産業・観光振興に向けた取組み事例等をプロジェクトマップにまとめ沿線自治体と情報共有し高規格道路を利活用した地域振興に取り組んでいる。
- 国道121号においては、防災・安全に関する検討のため協議会を開催している。

### 【解決すべき課題】

- 地域安全保障のエッセンシャルネットワークとして、安全・安心の確保と生活圏維持には、縦軸と横軸による高規格道路ネットワークの早期形成が必要である。
- 特に横軸は、縦軸に比べて整備が遅れており、事業中区間の整備推進や未事業化区間の早期計画策定が必要となっている。
- 一般広域道路の課題解決のため、国道48号の事前通行規制解消に向けた調査検討への着手や国道121号の強靱化に向けた検討を進め、山形市内における国道112号等の渋滞緩和に向けたバイパス整備の推進が必要である。

# 広域道路ネットワーク計画図

開通予定年度：○○年度

凡例		
高規格道路※1	供用中	<span style="color:red">——</span>
	事業中	<span style="color:red">- - - -</span>
	調査中	○○○
一般広域道路※2	供用中	<span style="color:green">——</span>
	事業中	<span style="color:green">- - - -</span>
	調査中	○○○
構想路線		○○○
幹線化優先整備区間		<span style="color:red">——</span>
通行止め		⊗
※1 サービス速度が概ね60km/h以上の道路		
※2 サービス速度が概ね40km/h以上の道路		



高規格道路のミッシングリンク

## A) ダブルネットワーク化によるリダンダンシーの確保

- ・大雨や大雪、事故等により全面通行止めが発生し、広域迂回が頻発
- ・ミッシングリンクの解消を図り、ダブルネットワークの構築が必要

### 令和6年7月の豪雨災害による広域迂回



## B) シームレスなサービスレベルの確保

- ・未整備区間が多い横軸には脆弱箇所など現況課題が多く存在
- ・シームレスネットワークの構築に向けて移動しにくい横軸の整備が必要



山形県担当部署：県土整備部 道路整備課 高速道路整備推進室 TEL：023-630-2609

## 広域道路のストック効果を高め、地方創生を加速する 県管理道路の整備と「橋梁の耐震化」の推進

【国土交通省 道路局 企画課、国道・技術課、環境安全・防災課】

### 【提案事項】 制度拡充 予算拡充

広域道路のストック効果を高め、地方創生を加速させ、また、災害発生時における円滑な避難・救援・復旧活動を支えるためには、交通拠点等と広域道路を結ぶ道路ネットワークの整備や橋梁の耐震化を計画的・集中的に推進することが重要なことから、

- (1) 以下のアクセス道路について、計画的・安定的に事業進捗が図られるよう補助事業の対象とするなど、**補助制度の拡充**による支援の充実を図ること
  - ① 新たに整備される県内の骨格をなす**一般広域道路（直轄バイパス）へのアクセス道路** **新規**
  - ② 高規格道路の整備済みICへの、**1次アクセス道路**及びバイパス整備等の**主要な2次アクセス道路**
- (2) 緊急輸送道路や孤立の恐れがある集落へのアクセス道路等における「**橋梁の耐震化**」に対する**補助制度の拡充**による支援の充実を図ること
- (3) 整備進捗が図られてきた広域道路のストック効果を最大限発揮する県管理道路の整備についても、必要な予算を確保すること

### 【提案の背景・現状】

- 本県の広域道路の整備が着実に前進する中、観光振興等の**ストック効果を最大限に発揮**させ、また、災害時の**円滑な復旧活動等**を支えるためには、高規格道路と同等の規格で整備される**一般広域道路へのアクセス道路**のほか、有料無料の境となる**整備済みICへのアクセス道路**についても、交通量の増加などによる新たな課題に対応するための道路整備が必要である。
- 本県は、緊急輸送道路や孤立の危険性がある集落へのアクセス道路等における、「**橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策**」の進捗率が**全国平均より低い**。

### 【山形県の取組み】

- 県内全域へのアクセス性向上に向け、一般広域道路へのアクセス道路については、「山形県道路中期計画 2028」に位置付け、直轄バイパスの供用に合わせた一体的な整備に向け、準備を進めているほか、高規格道路へのアクセス道路については、バイパス化や4車線化などの整備を進めている。
- 緊急輸送道路等の橋梁については、「山形県道路橋耐震補強計画」に基づき、「**橋としての機能を速やかに回復させるための耐震対策**」を進めている。

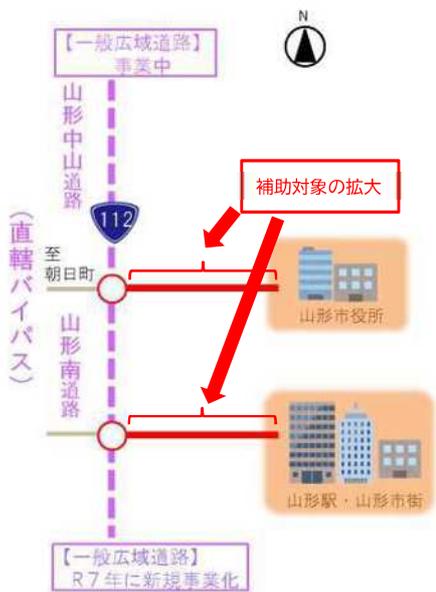
### 【解決すべき課題】

- ストック効果を最大限に発揮させるには、県内の骨格をなす**一般広域道路や高規格道路へのアクセス道路**を計画的・集中的に整備する必要があり、加えて、災害の発生に備え、「**橋梁の耐震化**」を進める必要がある。
- 計画的・集中的に進めるためには、安定した予算の確保が必要であることから、**補助制度の拡充**が必要である。

(1)補助制度の拡充による支援

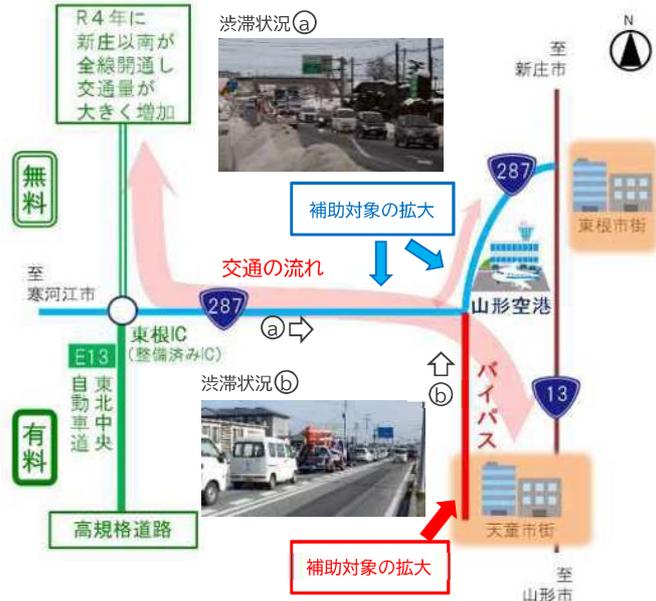
(イメージ)

①【一般広域道路へのアクセス道路】



■ 一般広域道路（直轄バイパス）へのアクセス道路  
 (主) 山形山辺線（城西工区）  
 (一) 下原山形停車場線（やよい工区）ほか

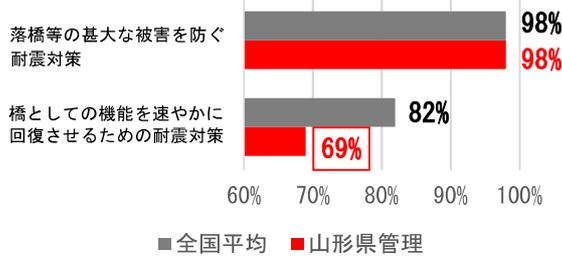
②【整備済み IC への1次及び主要な2次アクセス道路】



■ 整備済み IC への1次アクセス道路  
 (国) 287号ほか  
 ■ 整備済み IC への主要な2次アクセス道路  
 (主) 山形天童線（成生工区）ほか

(2)「橋梁の耐震化」に対する補助制度の拡充による支援

緊急輸送道路上の橋梁の耐震化率 [令和6年3月末時点]



【耐震補強工事の実施例】



(3)広域道路のストック効果を最大限発揮する県管理道路の整備



国道287号(米沢長井道路)



国道344号(安田BP)

## 酒田港の機能強化の推進

【環境省水・大気環境局モビリティ環境対策課】【国土交通省港湾局計画課、海洋・環境課】

### 【提案事項】 予算拡充

港湾機能の強化を通じた地域経済の持続的な成長を支える基盤づくりを進めるため、酒田港において

- (1) 洋上風力発電に必要な**基地港湾**の係留施設について、計画的な事業執行ができるよう、**必要かつ十分な予算を確保**すること
- (2) 港湾の脱炭素化を推進するため、港湾脱炭素化推進計画に位置付けられた**港湾機能を高度化する取組みへの支援を強化**すること
- (3) 酒田港の航行や荷役作業の安全・安心を確保するため、港内の静穏度を向上させる**防波堤の整備を継続的に実施**すること
- (4) 大規模地震等の災害時に緊急物資輸送を可能とし、再生可能エネルギー発電燃料輸入船と増加する外国クルーズ船の同時受入れも可能とする**岸壁の耐震強化と大型化に着手**すること

### 【提案の背景・現状】

- 令和6年4月、国土交通大臣から**基地港湾の指定**を受け、整備を推進。
- 物流の結節点と臨海部産業拠点である港湾は**脱炭素化上重要な役割**を果たす。
- 冬期の日本海は、冬季風浪等により**入・出港障害や荷役障害が発生**している。
- 能登半島地震では、港湾から物資輸送船により**被災地支援**が行われた。
- 令和6年に新たにバイオマス発電所が稼働したことによる燃料輸入船と増加する外国クルーズ船の寄港により、さらなる**岸壁の輻輳が懸念**される。

### 【山形県の取組み】

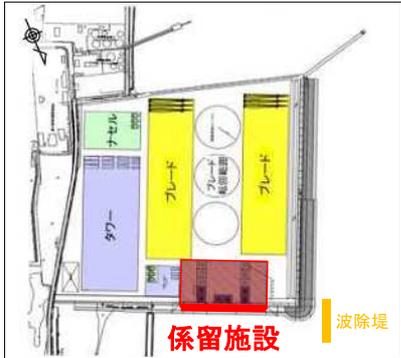
- 基地港湾整備で発生する浚渫土砂を受け入れる埋立用護岸及び静穏度を確保する波徐堤等の整備を行っている。
- 「カーボンニュートラルやまがた」の実現に向け、令和6年3月に「酒田港港湾脱炭素化推進計画」を作成し、再生可能エネルギーの拡大などを推進するとともに、「観光立県山形」の確立に向けたクルーズ船寄港の拡大を推進している。
- 酒田港港湾計画において、港内の静穏度の目標を荷役稼働率97.5%以上として設定し、防波堤計画を定めている。
- 酒田港港湾計画に耐震強化岸壁の1岸壁新設が必要と位置づけている。

### 【解決すべき課題】

- 2030年エネルギーミックス達成に寄与するため、事業者の風車建設に必要な**基地港湾を計画通りに利用可能**とする必要がある。
- 港湾脱炭素化推進計画を実現するためには、接岸中の船舶へ電力を供給する設備の導入など、計画に位置付けられた港湾機能を高度化する取組みに対して、現状の補助率1/3に対し、**補助率1/2以上への支援強化**が必要である。
- 冬期間の港内静穏度の確保のため、**防波堤の着実な整備**が必要である。
- 大地震直後にも速やかに緊急物資輸送ができるとともに、燃料輸送船とクルーズ船の同時接岸を可能とする、**既存岸壁の耐震強化・大型化**が必要である。



(1) 基地港湾の計画的事業執行・予算確保

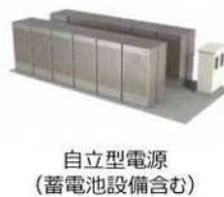


風力発電設備  
物流基地イメージ

2030年6月  
運転開始予定

	R6 2024	R7 2025	R8 2026	R9 2027	R10 2028	R11 2029	R12 2030	R13 2031
基地港湾整備事業	● ○ ○ ○ ○							
洋上風力発電事業							● ○ ○ ○ ○	

(2) 港湾脱炭素化の推進



自立型電源  
(蓄電池設備含む)



電力供給設備

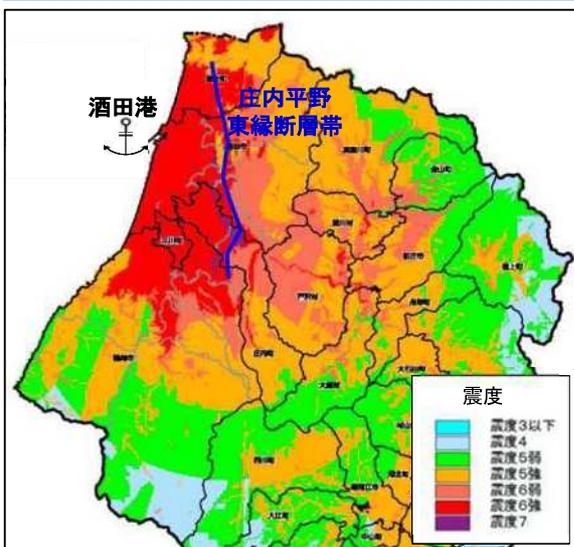
再生エネルギーを用いた港湾施設設備 (環境省水・大気環境局HPより)

(3) 防波堤の整備推進



冬季風浪により入・出港障害や荷役障害が発生

(4) 岸壁の耐震強化・大型化 (延伸・増深) の着手



想定される震度分布 (庄内平野東縁断層帯)



石川県七尾港 (国土交通省港湾局HPより)

能登半島地震時の災害支援物資運搬状況



バイオマス燃料荷役状況



クルーズ船入港状況

## 飛島の「特定有人国境離島地域」への指定と 地域社会の維持及び振興のための財政支援の拡充

【内閣府 総合海洋政策推進事務局】  
【国土交通省 国土政策局 離島振興課】

### 【提案事項】 **法改正** **予算拡充**

本県の有人国境離島地域である飛島は、「特定有人国境離島地域」と同様、人口減少が著しく進行しており、地域社会を維持する上で、継続的な居住が可能となる環境の整備を図っていくべき状況にあることから、

- (1) 飛島について、「有人国境離島地域の保全及び特定有人国境離島地域に係る地域社会の維持に関する特別措置法」に定める「**特定有人国境離島地域**」に**早期に追加指定すること**
- (2) 指定までの間、離島活性化交付金等により「**特定有人国境離島地域**」と同様の**財政支援措置を講じること**

### 【提案の背景・現状】

- 山形県唯一の離島・飛島は、従前より、島の漁業者が違法操業の監視・警察等への通報等を行うなど、**領海や排他的経済水域の保全等に重要な機能を果たしている**。一方で、本土から約39kmと遠隔の地に位置し、人口もピーク時から9割減少（昭和15年：1,788人⇒令和6年12月140人）、高齢化率も80%を超えるなど、**将来無人化の恐れがある厳しい状況下にある**。
- 燃料や生活物資の輸送、常駐医師の不在による本土への通院など、島民は航路を頼らざるを得ず、**経済的な負担も大きい**。
- 令和6年度には島民の出産があり、6年ぶりに島に子供の声が響いているほか、本県が関係人口創出のために行った「島キャンプ」に参加した大学生が卒業後の移住を希望しているなど明るい兆しもあり、これを定住に繋げていくには、**移動や輸送にかかる負担を軽減していく必要がある**。
- 本州以南の日本海側で、特定有人国境離島地域に指定されていない有人国境離島地域は、**飛島と新潟県の粟島の2島のみ**となっている。

### 【山形県の取組み】

- 本県では、平成30年度から、地域社会の維持及び振興に向け、酒田市等との産学官民連携により、重点的な施策を集中的に実施する「飛島振興重点プロジェクト」を展開。令和3年度からは、「持続可能な飛島づくりプロジェクト」として、引き続き飛島の振興に向けた各種施策を積極的に展開している。
- 上記プロジェクトの成果や課題、島民及び関係者との議論を踏まえ、今後10年間の振興の基本方針となる「山形県離島振興計画」を令和5年5月に策定。

### 【解決すべき課題】

- 地域社会の維持及び振興のため、①島民の航路運賃の低廉化、②物資の費用負担の軽減、③雇用機会の拡充、④滞在型観光の促進について、「特定有人国境離島地域」と同様の財政支援措置が必要である。

**【特定有人国境離島地域の指定状況】**

※特定有人国境離島地域は法(別表)において特定



**【本土との距離】**



国土地理院地図を加工して作成

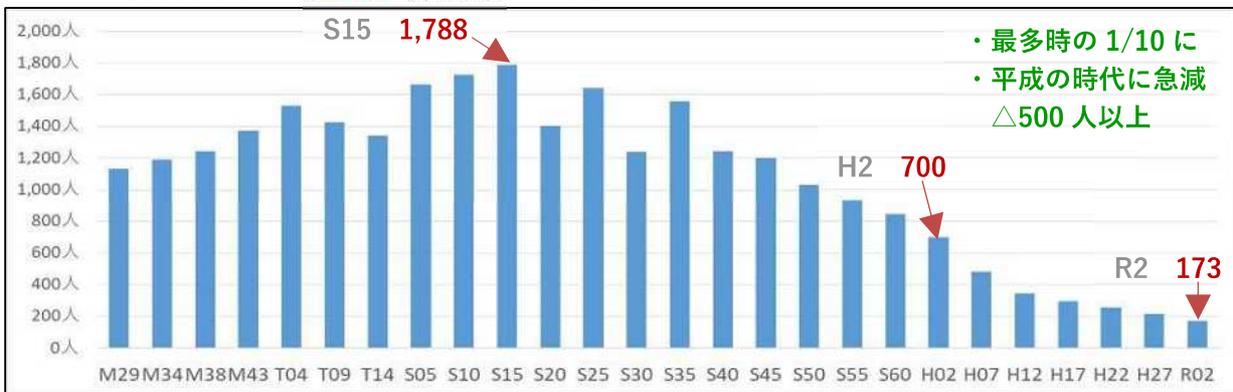


本州以南の日本海側で指定されていないのは、飛島と粟島のみ

飛島と本土の距離は、特定有人国境離島地域である山口県見島(約44km)と同程度

**【飛島の人口推移】**

過去最高の人口 **1,788人** (昭和15年度末)  
 最新の人口 **140人** (令和6年12月末)



飛島の人口は140人と、ピーク時から約9割減少(高齢化率80.7%、平均年齢71.2歳)

**【関係人口創出に係る取組】**



(写真) 飛島で開催した合宿形式の移住体験プログラム「島キャンプ」(令和6年度)

県及び酒田市は、飛島にUIターンした若者が立ち上げた「合同会社とびしま」と連携し、若者を中心とした関係人口の創出を進めている

山形県担当部署：みらい企画創造部 移住定住・地域活力拡大課

TEL：023-630-2680

## カーボンニュートラル実現に資する 地域特性を活かした再生可能エネルギーの導入促進

【環境省 大臣官房 地域脱炭素事業推進課】

【経済産業省 資源エネルギー庁 長官官房 総務課、省エネルギー・新エネルギー部 政策課、  
新エネルギー課、水素・アンモニア課】

### 【提案事項】 予算拡充 制度改正

2050年までのカーボンニュートラルの実現に向けて、地域脱炭素の取り組みを加速するため、地域ポテンシャルや地域特性を活かした再生可能エネルギーの導入拡大を図る必要があることから、

- (1) 脱炭素ドミノの加速化に向け、脱炭素先行地域などによる先行的な取り組みを横展開するための財政支援の充実を図ること
- (2) 地域の再エネに由来する低炭素水素の地域内利活用の促進に向け、価格差に着目した支援や燃料電池商用車普及拡大に向けた重点地域への支援について、需要・供給規模の大きい都市部だけでなく地方において活用できるように、支援制度の拡充を図ること

### 【提案の背景・現状】

- 脱炭素先行地域について、第5回募集終了時点で本県からの選定はないが、重点対策加速化事業については県のほか山形市、長井市で採択され、現在も複数の市町村で採択に向けた準備が進められるなど、脱炭素化の機運が高まっている。
- 地域で生み出した再エネを最大限活用するためには、低炭素水素を地域内で有効活用していくことが鍵となるが、現行の支援制度は、水素需要・供給に係る規模の大きい地域や事業者に対する支援が中心の制度体系となっている。

### 【山形県の取り組み】

- 本県では、「山形県脱炭素社会づくり条例（愛称：さくらんぼ未来の地球を守る条例）」を令和5年4月から施行し、地域の脱炭素化に向けて、地域の自然的社会的条件に適した再エネの積極的な利用を推進している。
- 令和4年度に、県として重点対策加速化事業の第1回募集に東北で唯一採択され、住宅の省エネ化と再エネ導入を推進しているほか、脱炭素先行地域について、県内市町村の共同提案者として応募するなど連携して取り組んでいる。
- 令和5年度には「山形県水素ビジョン」を策定し、地域におけるカーボンニュートラルと持続的な成長が両立する社会の実現を目指し、水素の利活用に向けた取り組みを進めている。また、令和6年12月には遊佐町沖における洋上風力発電事業者が選定されるなど、地域共生型の再エネを活用した低炭素水素サプライチェーンの構築に向け歩を進めている。



## 野生鳥獣による農作物被害防止対策への支援の拡充

【農林水産省農村振興局農村政策部鳥獣対策・農村環境課鳥獣対策室】

### 【提案事項】 制度改正 予算拡充

野生鳥獣による農林水産業への被害は、農林漁業者の営農意欲低下等を通じて、耕作放棄地の増加等をもたらし、これが更なる被害を招く悪循環を生じさせていることから、被害防止対策として効果的な地域主体の取組みをより一層推進するとともに、捕獲担い手の育成や捕獲技術向上による捕獲活動の体制強化を図るため、

- (1) 被害防除、生息環境管理、捕獲を組み合わせた対策や侵入防止柵の整備の促進が図られるよう、**鳥獣被害防止総合対策交付金の十分な予算を確保すること**
- (2) **被災射撃場の復旧費についても鳥獣被害防止総合対策交付金の支援対象に含めること** 新規

### 【提案の背景・現状】

- 本県の野生鳥獣による農作物被害は、平成16年度をピークに減少傾向にあるが、令和5年度は約4億1,200万円と3年ぶりに**前年度を上回る被害が生じており、依然として深刻な状況**である。
- **地域からの支援要望は増加**しているにもかかわらず、交付金の**配分額は要望額の6～7割程度と低い状況**である。
- イノシシ等の大型獣の被害対策に必要不可欠な、銃による捕獲を担うことができる**猟友会会員は高齢化が深刻な状況で、若手人材の不足**が切迫している。
- **射撃場は**、捕獲技術向上を図る上で地域に欠かせない施設だが、中山間地に立地することが多く、**ひとたび被災すれば復旧までに多くの時間と経費が必要となる**ほか、復旧までの間、地元捕獲者の射撃訓練実施に支障をきたしてしまう。

### 【山形県の取組み】

- 農作物に及ぼす夏季（4月～10月）のイノシシを捕獲した場合、交付金の助成単価に上乗せして支援している。
- 地域の合意形成や被害対策のノウハウ習得のための研修会を開催し、地域住民に鳥獣対策を指導できる人材の育成を推進している。
- 地域主体の継続的・総合的な被害対策を確立するため、農林水産省登録の鳥獣被害対策アドバイザー等を地域へ派遣し、実践的な指導の支援をしている。
- 捕獲の担い手確保に向けて、狩猟免許取得のための講習会開催のほか、新規狩猟者の銃購入や射撃講習会における弾薬経費を支援している。

### 【解決すべき課題】

- 要望に対する**内示率が低い状況の改善**に加え、捕獲従事者の身体的・経済的な負担が増すなか、1頭当たりの**捕獲活動経費の引上げ**など、**鳥獣被害防止総合対策交付金の十分な予算の確保と支援の拡充**が必要である。
- 射撃場は捕獲技術向上に必要不可欠であり、**新設や機能強化に係る経費だけでなく、既存施設の災害復旧に要する経費も支援する必要がある**。

○ 野生鳥獣による農作物被害の推移（平成 19 年度～令和 5 年度）

全体被害額は減少しているが、イノシシによる被害は平成 29 年度から急増し高止まり。



イノシシによる水稻被害

○ 鳥獣被害防止総合対策交付金の要望額と充足率（令和元年度～令和 6 年度）

年々要望は増加しているが充足率はハード対策が 8 割、ソフト対策が 6 割程度。

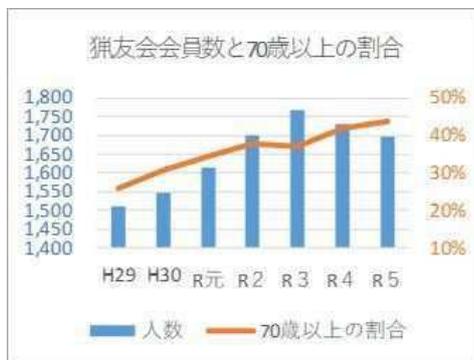
鳥獣被害防止総合対策交付金の要望額に対する充足率

(千円)

年度	整備交付金			推進交付金			合計		
	要望額	交付額	充足率	要望額	交付額	充足率	要望額	交付額	充足率
R元	29,936	25,644	86%	76,832	58,772	76%	106,768	84,416	79%
R 2	29,176	22,173	76%	98,314	62,345	63%	127,490	84,518	66%
R 3	29,780	23,630	79%	127,090	80,137	63%	156,870	103,767	66%
R 4	27,977	23,572	84%	132,987	85,877	65%	160,964	109,449	68%
R 5	30,462	25,892	85%	142,828	97,146	68%	173,290	123,038	71%
R 6	11,701	9,945	85%	123,943	76,502	62%	135,644	86,447	64%

○ 銃による捕獲を担う猟友会会員等の高齢化の状況（平成 29 年度～令和 5 年度）

イノシシ等の大型獣の被害対策は銃による捕獲が必要であるが高齢化により担い手不足。



○ 令和 6 年 7 月豪雨に伴う山腹崩落により射撃場に土砂が流入

300m の長距離射撃ができる射撃場であり捕獲技術向上のために早急に復旧が必要。



山形県担当部署：農林水産部 農村計画課 TEL:023-630-2218

環境エネルギー部 みどり自然課 TEL:023-630-3042

## 地方財政基盤の確立

【総務省 自治財政局 財政課、交付税課】

### 【提案事項】 予算拡充

地方の安定的な財政運営には、各団体が必要とする一般財源が確保されることが不可欠であることから、

- (1) 当面する物価・人件費の高騰への対応に加え、人口減少局面におけるこども・子育て施策等の強化や、地域の持続的発展に不可欠な「産業の稼ぐ力の向上」といった**財政需要を地方財政計画に的確に反映**すること
- (2) 地方交付税の算定にあたっては、人口減少が著しい地方が**地域社会の持続可能性を確保するために必要な財政需要をなお一層考慮**すること
- (3) 地方交付税の法定率の引上げ等、適切な財源対策による臨時財政対策債の発行に依存しない持続可能な地方交付税制度を確立すること

### 【提案の背景・現状】

- 物価・人件費の高騰が進む中であっても、人口減少に歯止めをかけるためのこども・子育て施策の強化や若者・女性の県内定着・回帰の促進、地域経済の好循環を創出するための産業の稼ぐ力の向上といった、行政ニーズに対するきめ細やかな施策展開が必要であり、**引き続き安定した一般財源の確保が重要**となるが、本県の一般財源の規模は、物価の上昇率に追いついていない状況にある。
- 令和7年度地方財政計画では、交付団体ベースの一般財源総額が前年度比1.1兆円の増となったものの、本県の令和7年度予算編成においては180億円の調整基金の取崩しを余儀なくされるなど、多額の財源不足額が生じている。また、本県の中期的な財政収支の推計では、**毎年度150～200億円程度の財源不足に対応していかなければならない**など、引き続き厳しい財政状況が想定されている。

### 【山形県の取組み】

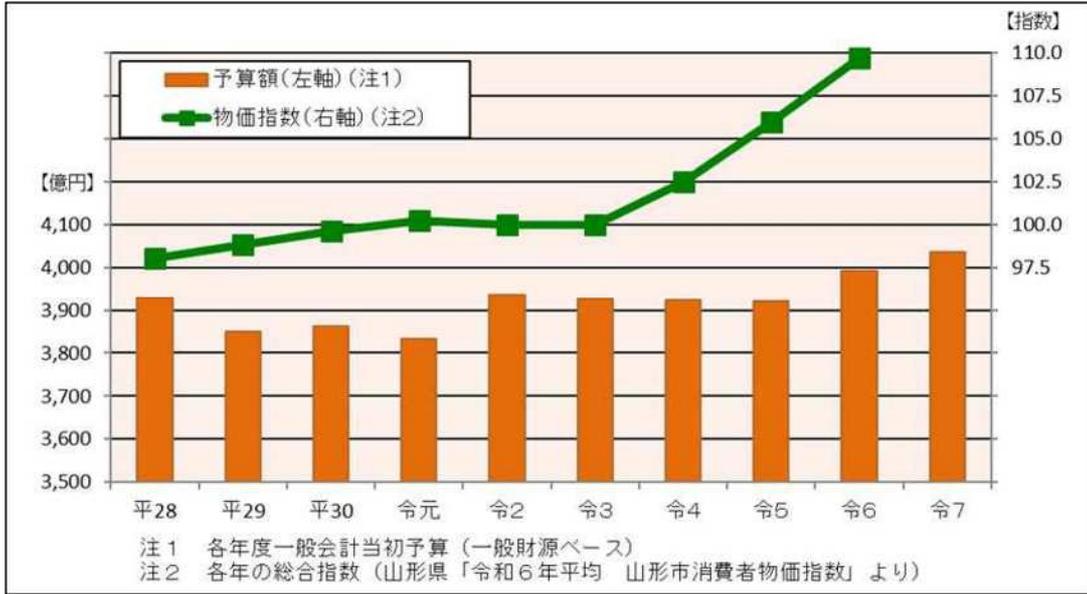
- このような状況を踏まえ、本県では「山形県行財政改革推進プラン2025」（令和7年3月策定）に基づき、持続可能な財政運営の確保に向けて、更なる行財政改革に取り組んでいく。

### 【解決すべき課題】

- 地方財政計画において、的確に歳入を見積もるとともに、歳出面では今後も物価・人件費の高騰や、人口減少対策等といった財政需要を的確に捉え、引き続き一般財源総額を確保していく必要がある。
- 普通交付税の多くの費目は人口が基礎とされる場所、多様化する行政ニーズに対応するため、本県の一般財源規模を十分に確保する必要があるが、基準財政需要額の伸びが全国より小さくなっており、人口減少地域の財政状況に一層考慮した算定方法となるよう見直しが必要である。
- 臨時財政対策債を引き続き抑制するとともに、法定率の引上げ等、持続可能な地方交付税制度の確立が必要である。

【参考資料】

1. 山形県の一般財源規模と消費者物価指数（令和2年=100）の推移

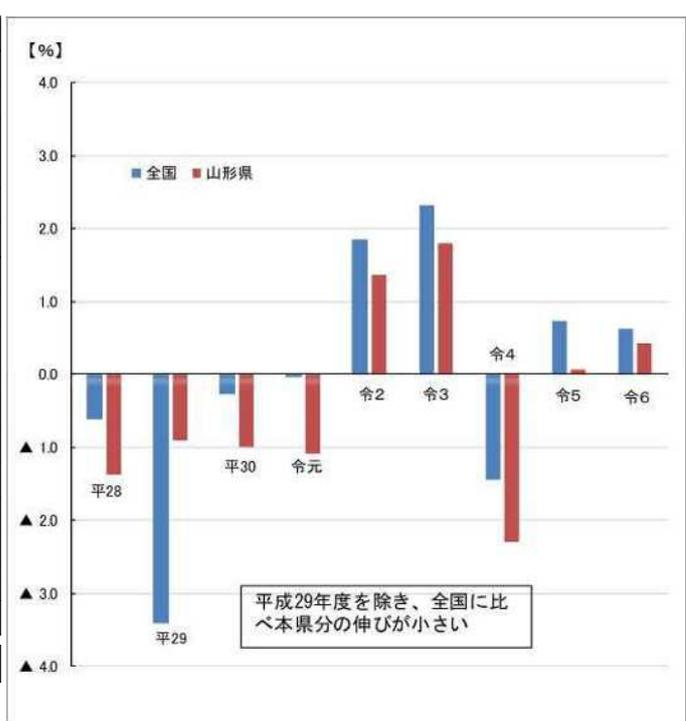


2. 今後の財政収支の見通し

		(単位：億円)				
		7年度	8年度	9年度	10年度	11年度
歳入	県 税	1,150	1,182	1,199	1,210	1,221
	地方交付税	2,131	2,221	2,255	2,311	2,355
	国庫支出金	827	717	719	725	725
	県 債	525	441	418	440	479
	その他	1,941	1,824	1,782	1,749	1,712
	計 (A)	6,574	6,385	6,373	6,435	6,492
歳出	人件費	1,478	1,578	1,493	1,581	1,510
	社会保障関係費	716	716	716	716	716
	公債費	888	912	957	980	1,005
	一般行政費	2,590	2,507	2,499	2,441	2,485
	投資的経費	1,082	868	854	869	921
	公共事業費	381	380	381	378	380
	単独事業費	312	280	252	292	327
	国直轄事業負担金	134	131	128	120	120
	その他	255	77	93	79	94
	計 (B)	6,754	6,581	6,519	6,587	6,637
財源不足額 (C=A-B)		△180	△196	△146	△152	△145
調整基金残高・財政赤字		158	△38	△184	△336	△481

注1：「地方交付税」には地方譲与税、地方特別交付金を含む。  
注2：「一般行政費」には繰出金、予備費を含む。  
注3：令和7年度の数字は財源確保対策を講じた後の当初予算の姿である。

3. 基準財政需要額の対前年度伸び率推移



4. 「人口減少対策」及び「産業の稼ぐ力の向上」に係る主な施策

1 中長期を見据えた「人口減少対策」の強化

- 0～2歳児の保育料無償化に向けた段階的な負担軽減 989百万円
- 若者・子育て世帯への移住支援金の拡充をはじめとする様々な県単独支援による移住促進 118百万円
- 女性の賃金向上、正社員化、キャリアアップの促進等により働く女性をサポート 92百万円
- 性別等によるアンコンシャス・バイアスの解消と包摂性・寛容性の高い地域づくりの推進 24百万円

2 時代の変化を推進力とした「産業の稼ぐ力の向上」

- 観光消費拡大に向けた付加価値が高い観光地づくりとインバウンド旅行商品の造成支援 131百万円
- 外国人材のリレー派遣や果樹研修ファーム整備等による農業人材確保と経営継承の促進 75百万円
- 県内企業の脱炭素経営の推進と競争力強化によるGX関連産業参入と取引拡大への支援 33百万円
- 地域課題解決型ビジネス創出の全県的支援体制の構築 15百万円

## 上下水道事業の基盤強化を促進するための支援の充実

【国土交通省水管理・国土保全局

上下水道企画課、大臣官房参事官（上下水道技術）、水道事業課、下水道事業課】

### 【提案事項】 予算拡充 制度拡充

国民生活の重要なインフラである上下水道施設の基盤強化が不可欠であることから、

- (1) 老朽化対策の推進に向け、点検・調査を踏まえた修繕・改築・更新に必要な費用の財政支援、また、簡便で効率的な点検・調査・診断・補修の実用化に向けた技術開発を推進すること **新規**
- (2) 耐震化計画の実現に向けた事業規模の確保や補助率の引上げ、さらに、対象施設の拡大および採択基準の緩和を図ること
- (3) 水道事業者の枠を超えた水道事業の広域連携を促進するための交付金事業について、計画策定前段階からの助成、補助率の引上げ、採択基準の緩和を図ること

### 【提案の背景・現状】

- 今年1月、埼玉県で老朽化した下水道管の破損に伴う道路陥没事故が発生した。本県の下水道管は4割が供用開始25年を超える管であり、主要な幹線等で行った調査では、3割の管が対応必要と判断されている。
- 能登半島地震では、上下水道施設が被災し、住民生活に多大な影響を及ぼした。本県の耐震化率は、上下水道事業が厳しい経営環境にあるため、全国に比べ低い状況にある。
- 水道事業の広域化の合意形成に至るまで相当の時間と経費が必要。また、交付金の採択基準に、事業者数や人口、時限措置等の要件があるが、本県の水道事業者の規模では活用が困難である。

### 【山形県の取組み】

- 下水道については、「ストックマネジメント計画」に基づき、点検・調査・診断を行い、必要な修繕・改築・更新による老朽化対策を、また、「上下水道耐震化計画」に基づき耐震化を計画的に進めるよう努めている。
- 県内の4圏域すべてにおいて、水道事業の広域化の合意形成に向けた検討を行っている。そのうち庄内圏域においては「水道基盤強化計画」を策定済み。

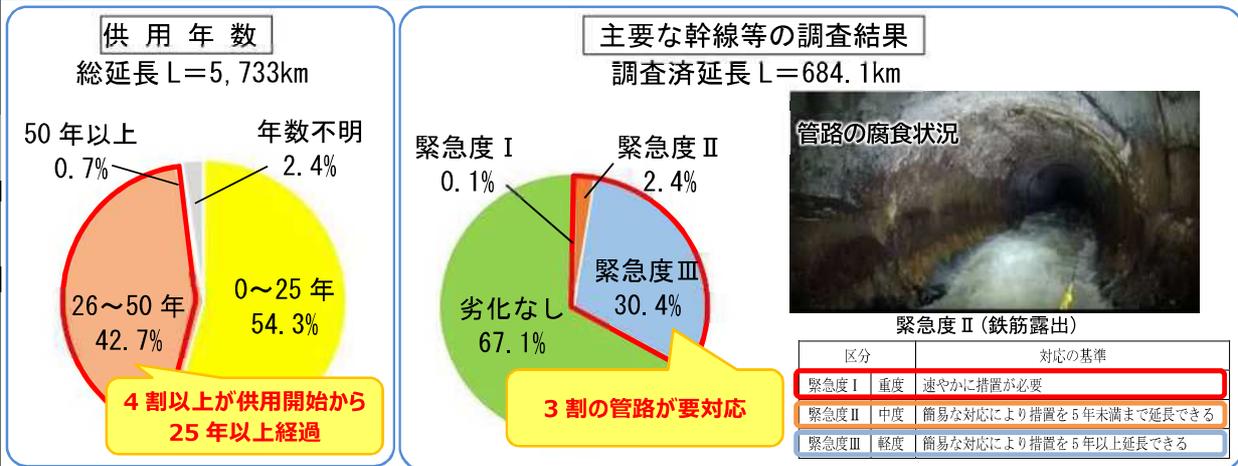
### 【解決すべき課題】

- 上下水道事業の安定的な継続には、今後増大が懸念される施設の老朽化に対応していくことが必要なため、更なる財政支援が必要である。
- 広域的に埋設された管路の点検～補修までの一連のサイクルには、多くの期間と費用を要しており、より効率的な維持管理に向けた技術支援が必要である。
- 「上下水道耐震化計画」に基づき、施設の耐震化を進めるためには、十分な事業規模の確保と補助率の引上げが必要である。
- 水道施設の耐震化については、重要施設に接続しない管路も交付対象とするなど対象施設の拡大や事業採択基準の緩和が必要である。
- 広域連携を促進するため、水道事業者が広域化の合意に至る前からの助成や広域化に係る事業への交付率の引上げおよび採択基準の緩和が必要である。

## ❖ 上下水道施設（管路）の老朽化対策・耐震化、広域連携の主な支援制度

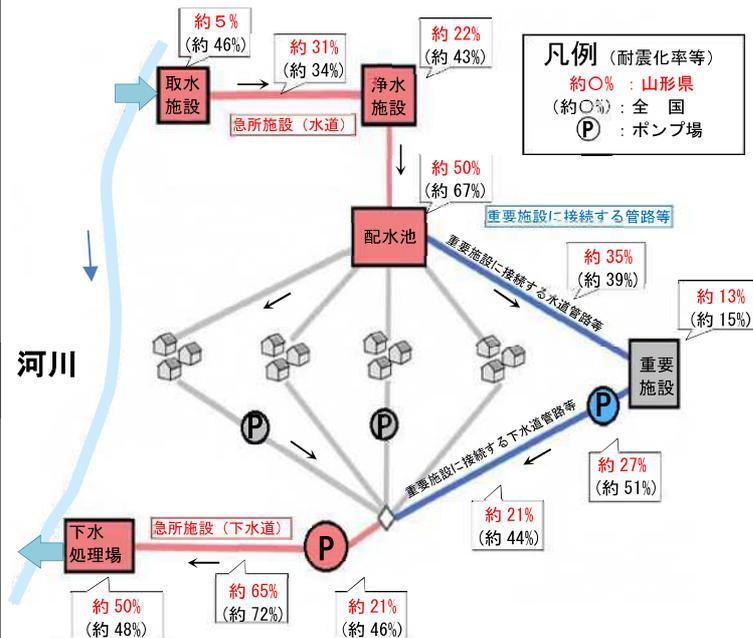
主な事業内容(対象施設)	提案内容 ※下記赤字部分	
	補助率	支援制度
(1)老朽化対策 (上下水道管路)	<b>引上げ</b> 水道:1/4→1/2 下水道:1/2→2/3	水道:○塩ビ・ダクタイル・鋼管等管路であって40年以上経過し、耐震適合がない基幹管路→配水支管も対象へ ○下記のいずれかを満たすことが条件である ・資本単価90円/㎡以上の水道事業者または70円/㎡以上の用水供給事業者が行う事業 ・加速要件(直近5か年の耐震化進捗率)を満たす事業者が行う事業 →資本単価要件の緩和 もしくは 両方の撤廃 下水道:補助率は主に処理場:2/3、管路:1/2 →下水道(処理場と管路)を1つのシステムと捉え、補助率を同率へ
(2)耐震化 (急所施設および重要施設に接続する管路)	<b>引上げ</b> 水道:1/3→1/2 下水道:1/2→2/3	3事業者以上(かつ人口3万人以上)、令和16年度までの時限措置等→採択基準の緩和、期限の延長
(3)広域連携 (広域連携に向けた施設整備等)	<b>引上げ</b> 水道:1/3→1/2	

## ❖ 山形県の下水道管の供用年数と管路調査結果 (R6.3)



## ❖ 山形県の上下水道施設の耐震化の現状

(出典:国土交通省上下水道施設の耐震化状況の緊急点検結果より)



## ❖ 県内水道広域連携の取組

庄内圏域 ◇ 庄内圏域広域化による経営基盤強化の推進



### 【 庄内圏域の水平統合 】

- R6.10 基本協定締結 (2市1町)
- R7.1 水道基盤強化計画 策定・公表 (県)
- 10 企業団 設立 予定 (2市1町)
- R8.4 事業開始 予定 (2市1町)

山形県担当部署: 防災くらし安心部 食品安全衛生課 TEL: 023-630-3313  
 県土整備部 下水道課 TEL: 023-630-2568  
 企業局 水道事業課 TEL: 023-630-2344

## 工業用水道事業への支援の充実

【内閣官房国土強靱化推進室】

【経済産業省経済産業政策局地域産業基盤整備課】

### 【提案事項】 予算拡充

工業用水道は、企業が安定して生産活動を行ううえで不可欠かつ重要なインフラである。本県では、昭和30年代に整備した施設を中心に老朽化した施設の更新や管路の耐震化等の強靱化を図るため、今後多額の投資が必要となっている。また、近年、河川環境の変化に伴い取水口付近への塩水遡上等が発生し、応急対応の費用も増嵩している。これらへの対応を進めるにあたっては、受水企業への料金単価上昇を抑制し、安定的な供給を継続する必要があることから、

- (1) 施設強靱化を図るための補助金の予算拡充及び補助率の引上げを行うこと
- (2) 「国土強靱化実施中期計画」においては、「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」を上回る事業規模を確保するとともに、工業用水道の施設強靱化に充当する財源の充実を図ること
- (3) 塩水遡上対策等、水質保持のための施設整備を補助対象とすること

### 【提案の背景・現状】

- 山形県内の工業団地には、半導体やファインケミカル等の企業が集積し、国内産業の活性化に大きく貢献している。これらの企業からは、一定の品質を確保した工業用水の安定的な供給が求められている。
- このような中、昭和30年代に重厚長大産業を支える目的で建設された酒田工業用水道事業においては、時代の経過とともに需要の減少や老朽化した送水管路の強靱化更新等の課題を抱えるなど、厳しい状況に置かれている。
- 加えて、近年の河川環境の変化を受け、取水口付近まで及ぶ「塩水遡上」への対策や、令和6年7月の大雨災害のような記録的大雨時の河川氾濫に備えた浸水対策が求められている。
- これらに対応するには多額の投資が必要となるため、供給料金の大幅な値上げを余儀なくされ、受水企業の経営に大きな影響を与える懸念がある。

### 【山形県（企業局）の取組み】

- 酒田工業用水道事業において、老朽管の耐震化更新を計画的に実施している。
- また、老朽化した施設の耐震化、浸水対策を含めたりリニューアルに向けて、費用対効果の大きいものとなるよう、今後の需要見込みを考慮した施設のダウンサイジング等、効率的なリニューアル手法について検討を進めている。
- 更に、取水口付近では塩水遡上が度々発生し、上流部からの仮設取水で対応しているが、施設リニューアルにあわせた新たな水源確保などの恒久対策が求められている。

### 【解決すべき課題】

- 工業用水道事業の施設更新を計画し施設強靱化を図るためには、**手厚い国庫補助が必要不可欠**であり、全国の更新事業に応じた**予算総額の増額**が必要である。
- また、現在の補助率は22.5%となっており、大規模改修による事業体の負担が大きく、**料金の大幅な値上げを避けるためには、補助率の引き上げ**が必要である。
- 長期的な視点での施設強靱化の取組みの計画策定、実施のため、**恒久的かつ安定的な財源の確保**が必要である。
- 塩水遡上等の環境変化に伴う**工業用水の水質低下を防ぎ、水質を保持する恒久的な対策を行う施設整備**についても財政支援が必要である。

### 酒田工業用水道が抱える課題

山形県企業局では3つの工業用水道事業を実施している。このうち、最上川下流域から取水し酒田臨海工業団地等へ給水する酒田工業用水道は、老朽化した施設・送水管路の更新及び耐震化を行うとともに、更に、浄水場等が洪水浸水想定区域にあるため、浸水対策も含めた全体のリニューアルも行う必要がある。また、近年は取水口付近への塩水遡上が頻発し、約800m上流での仮設取水が必要となり、その応急対応費（3千万円）が収益を圧迫している。塩水遡上への抜本的な解決のための恒久対策には、多額の費用が見込まれている。



#### 山形県企業局酒田工業用水道事業

事業名	酒田工業用水道
給水開始	昭和37年9月
水源	最上川表流水
取水口	河口から8.3km
給水先	24社30事業所
基本使用水量	34,320 [m³/日]
給水能力	75,000 [m³/日]
契約率	45.8%
料金	基本 30 [円/m³] 超過 60 [円/m³]

### 塩水遡上の影響

H27、H30に河川流量の減少に伴い、1週間以上にわたり取水口付近までの塩水遡上が発生した。受水企業では、両年とも、半導体やケミカル関連企業等の7社で製造ラインの停止や生産縮小を余儀なくされ、地域経済は大きな打撃を受けた。



#### 今後、山形県企業局において計画している工業用水道の更新工事

令和6年度～ 送水管（圧送管）更新工事  
 令和8年度～ 浄水場リニューアル工事（導入可能性調査含む） } 概算総事業費 50億円超

#### 令和7年度 工業用水道事業費補助の概要

補助事業の概要	補助率	予算額
施設強靱化（耐震化、浸水対策、停電対策）	22.5%	21億円
デジタル技術を活用した広域化等や民間活用の導入		